Mercury Marine vous remercie d'avoir choisi un bateau pneumatique Mercury Marine. C'est un investissement judicieux dans la navigation de plaisance. Nous sommes convaincus que votre choix vous assurera des années de navigation plaisante et passionnante.

Le présent manuel du propriétaire contient toutes les informations relatives à la sécurité et au fonctionnement qui vous permettront de profiter au maximum de votre bateau pneumatique. Il contient également des informations sur l'entretien afin de protéger votre investissement. Conserver le manuel pour référence ultérieure.

Le pilote, les passagers et l'embarcation sont régis par les lois et règlements internationaux, nationaux et locaux applicables aux voies navigables. Si le propriétaire n'est pas au fait de ces règles et réglementations, le service local du ministère des ressources naturelles peut l'aider. Des formations de sécurité sont offertes par des organisations nationales et locales et sont recommandées à tous ceux qui ne connaissent pas bien les règles et réglementations applicables à la navigation.

Avec un entretien et une maintenance corrects, ce produit offrira d'excellentes performances pendant de nombreuses saisons de navigation. Pour assurer des performances maximales et une utilisation sans souci, il est recommandé de lire et comprendre ce manuel avant d'utiliser le bateau pneumatique.

Message relatif à la garantie

Le produit acheté est assorti d'une **garantie limitée** Mercury Marine. Les conditions de la garantie sont indiquées dans les sections **Informations sur la garantie** de ce manuel. Le texte de la garantie contient une description de la couverture et des exclusions et indique la durée de la garantie, les modalités d'application de la garantie, **d'importantes exclusions et limitations de responsabilité,** ainsi que d'autres informations pertinentes. Consulter ces informations importantes.

La description et les caractéristiques techniques indiquées dans les présentes sont applicables à la date de délivrance du bon à tirer. Mercury Marine, qui applique une politique d’amélioration continue, se réserve le droit d’arrêter la production de certains modèles à tout moment, ainsi que de modifier des caractéristiques, configurations, méthodes ou procédures sans préavis ni obligation.

Enregistrer le numéro d'identification de la coque (HIN) et le modèle/numéro de série du moteur. Le numéro d'identification de la coque (HIN) est situé à l'arrière du bateau, à tribord. Le numéro de modèle/de série du moteur est situé sur le support d'articulation. Ces informations seront nécessaires à l'obtention de pièces détachées, de services au titre de la garantie ou la fourniture d'informations si ce bateau pneumatique est l'objet d'un vol.

Date d’achat	
Nom du revendeur	
Adresse	
Téléphone	
Numéro d'identification de la coque (HIN)	
Numéro de série du moteur	
Numéro de modèle du moteur	

Mercury Marine, Fond du Lac, Wisconsin, États-Unis

Informations relatives au droit d'auteur et aux marques de commerce

90-8M0089257 1113

Air Deck 220/240, 250/270, 290/310, 320/340

INFORMATIONS SUR LA GARANTIE

Généralités

Composants du bateau

Transport

Fonctionnement

Entretien

Réparations

Entreposage

Service après-vente

INFORMATIONS SUR LA GARANTIE

Transfert de garantie

La garantie limitée peut être transférée à un acheteur ultérieur, mais seulement pour la durée non écoulée de la garantie limitée. Cette condition ne s'applique pas aux produits utilisés à des fins commerciales.

Pour transférer la garantie au propriétaire suivant, envoyer ou faxer une copie de l'acte ou du contrat de vente, le nom du nouveau propriétaire, son adresse et le numéro d'identification de la coque (HIN) au service des enregistrements de garantie de Mercury Marine. Aux États-Unis et au Canada, l'envoyer à :

Mercury Marine
Attn: Warranty Registration Department
W6250 W. Pioneer Road
P.O. Box 1939
Fond du Lac, WI 54936-1939
920-929-5054
Télécopie 920-907-6663

Une fois le transfert de la garantie effectué, Mercury Marine envoie par courrier une confirmation d'enregistrement au nouveau propriétaire.

Ce service est gratuit.

Pour les produits achetés en dehors des États-Unis ou du Canada, contacter le distributeur du pays concerné ou le centre d'entretien Marine Power le plus proche.

Enregistrement de la garantie – États-Unis et Canada

En dehors des États-Unis et du Canada, contacter le distributeur local.

1. Il est possible de changer l'adresse enregistrée à tout moment, y compris lors d'une revendication au titre de la garantie, en appelant Mercury Marine ou en envoyant une lettre ou un fax indiquant votre nom, votre ancienne adresse, votre nouvelle adresse et le numéro d'identification de la coque (HIN), au service de l'enregistrement des garanties de Mercury Marine. Le revendeur peut également traiter ce changement d'informations.
   Mercury Marine
   Attn: Warranty Registration Department
   W6250 W. Pioneer Road
   P.O. Box 1939
   Fond du Lac, WI 54936-1939
   920-929-5054
   Télécopie 920-907-6663

REMARQUE : Les listes d'enregistrements doivent être tenues à jour par Mercury Marine et par tout revendeur de produits maritimes vendus aux États-Unis, dans l'éventualité d'un rappel de sécurité dans le cadre du Federal Safety Act (loi fédérale sur la sécurité).

2. Pour être couvert par la garantie, le produit doit être enregistré auprès de Mercury Marine. Au moment de la vente, le revendeur doit remplir la fiche d'enregistrement et l'envoyer immédiatement à Mercury Marine par MercNET, courriel ou courrier postal. À réception de cette fiche, Mercury Marine valide l'enregistrement.
3. Une fois l'enregistrement de la garantie effectué, Mercury Marine envoie par courrier une confirmation d'enregistrement à l'acheteur du produit. Si cette confirmation d'enregistrement n'est pas reçue dans les 30 jours, contacter immédiatement le revendeur. La garantie ne prend effet que lorsque le produit est enregistré auprès de Mercury Marine.

Garantie limitée sur les bateaux pneumatiques Mercury – États-Unis et Canada

En dehors des États-Unis et du Canada, contacter le distributeur local.

COUVERTURE DE LA GARANTIE

Les bateaux pneumatiques Mercury Marine sont garantis contre tout vice de matériau ou de fabrication pendant la période décrite ci-dessous.

INFORMATIONS SUR LA GARANTIE

DURÉE DE LA GARANTIE

La coque en fibre de verre, le plancher Air Deck® , tous les équipements et accessoires de la coque, y compris et de manière non limitative, les planchers, sièges, taquets, dames, avirons, bout, pompe à air, poignées de portage, bagues en D, porte-avirons, valves, sanglages de siège et intégrité du tableau arrière, sont couverts par cette garantie limitée pendant une période d'un (1) an à partir de la date de sa première vente ou de sa première mise en service, à la première échéance. La toile des flotteurs est garantie contre tout vice de matériau ou de fabrication qui serait la cause de cloquage ou de décollement de film pendant une période cinq (5) ans pour la toile en PVC ou de dix (10) ans pour la toile en polyéthylène chlorosulfoné. La réparation ou le remplacement des pièces ou l'exécution d'un entretien dans le cadre de cette garantie ne prorogent pas la durée de celle-ci au-delà de sa date d'expiration initiale. La période de garantie non utilisée peut être transférée d'un client à un autre au moment de l'enregistrement du produit.

CONDITIONS RÉGISSANT L'APPLICATION DE LA GARANTIE

Ne peuvent bénéficier de cette garantie que les clients qui ont acheté le produit au détail auprès d'un revendeur autorisé par Mercury Marine à distribuer le produit dans le pays où la vente a eu lieu. Pour bénéficier de la garantie, le produit doit avoir été correctement enregistré par le revendeur agréé. L'entretien périodique décrit dans le Manuel d'utilisation et d'entretien doit être exécuté en temps opportun pour que la garantie reste en vigueur. Si cet entretien est effectué par le client, Mercury Marine se réserve le droit d'exiger de condition toute couverture de garantie future à la production d'une preuve que ces travaux ont effectivement été entrepris.

RESPONSABILITÉ DE MERCURY MARINE

En vertu de cette garantie, la seule et unique obligation de Mercury Marine est limitée, à sa discrétion, à la réparation des pièces défectueuses, au remplacement de ces pièces par des pièces neuves ou réusinées, homologuées par Mercury Marine, ou au remboursement du prix d'achat du produit Mercury Marine. L'unique et exclusive obligation de Mercury Marine en vertu de la garantie limitée contre le cloquage ou décollement de film de la toile est le remplacement du revêtement du bateau (et uniquement le revêtement). Mercury Marine se réserve le droit d'améliorer ou de modifier les produits fabriqués antérieurement.

OBTENTION DE LA GARANTIE

Le client doit fournir à Mercury Marine une possibilité raisonnable d'effectuer la réparation au titre de la garantie, ainsi qu'un accès raisonnable au produit pour tout entretien couvert par la garantie. Les revendications au titre de la garantie doivent être émises en remettant le produit pour inspection à un revendeur autorisé par Mercury Marine à procéder à l'entretien dudit produit. Si l'acheteur n'est pas en mesure de remettre le produit au revendeur, il doit en avertir le service entretien de Mercury Marine par écrit. Mercury Marine se chargera de l'inspection et de toutes les réparations couvertes par la garantie. L'acheteur devra alors s'acquitter de tous les frais de transport et de déplacement. Si le service fourni n'est pas couvert par cette garantie, l'acheteur doit s'acquitter de tous les frais, pièces et main-d'œuvre, et de toute autre dépense liée à la réparation en question. L'acheteur ne doit pas expédier le produit ou des pièces du produit directement à Mercury Marine, sauf si Mercury Marine en fait la demande. Une preuve attestant que le produit a été enregistré au nom du propriétaire doit être présentée au revendeur au moment de la demande de service au titre de la garantie pour bénéficier de la couverture.

EXCLUSIONS DE LA GARANTIE

Cette garantie limitée ne couvre pas les articles soumis à un entretien périodique, les réglages, l'usure normale, les perforations, les dommages provoqués par un usage abusif, de mauvais traitements, un acte de négligence, un accident, un entretien incorrect, l'utilisation d'un accessoire ou d'une pièce non fabriqués ou vendus par Mercury Marine, ou la modification ou le retrait de pièces. L'utilisation du produit dans le cadre d'activités de courses ou de toutes autres compétitions, quel qu'en soit le moment, même par un ancien propriétaire, annule la garantie. Le moteur, les accessoires du moteur, les commandes, les hélices, les batteries ou tout autre accessoire sont assortis de leur propre garantie.

Cette garantie ne couvre pas les dépenses liées au halage, à la mise à l'eau, au remorquage, à l'entreposage, aux appels téléphoniques, aux locations, aux dérangements, aux rampes de mise à l'eau, à l'assurance, au remboursement d'emprunts, à la perte de temps ou de revenus, ou à tout autre type de dommages indirects ou accessoires.

INFORMATIONS SUR LA GARANTIE

Aucun individu ni aucune entité, y compris les revendeurs Mercury Marine agréés, n'ont été autorisés par Mercury Marine à émettre d'affirmations, de représentations ou de garanties quelconques au sujet du produit, autres que celles spécifiées dans la présente garantie limitée. De telles affirmations, représentations ou garanties ne sauraient être opposables à Mercury Marine.

EXCLUSIONS ET LIMITATIONS DE RESPONSABILITÉ :

LA SOCIÉTÉ DÉCLINE EXPRESSÉMENT TOUTE GARANTIE IMPLICITE DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'ADAPTATION À UN USAGE PARTICULIER. SI ELLES NE PEUVENT ÊTRE DÉCLINÉES, CES GARANTIES IMPLICITES SONT LIMITÉES À LA DURÉE DE LA GARANTIE EXPRESSE. LES DOMMAGES ACCESSOIRES ET INDIRECTS NE SONT PAS COUVERTS PAR CETTE GARANTIE. COMME CERTAINS ÉTATS / PAYS N'AUTORISENT PAS LES EXONÉRATIONS DE RESPONSABILITÉ, LES LIMITATIONS ET LES EXCLUSIONS CI-DESSUS PEUVENT NE PAS S'APPLIQUER. CETTE GARANTIE CONFÈRE AU PROPRIÉTAIRE DES DROITS SPÉCIFIQUES, AUXQUELS D'AUTRES PEUVENT VENIR S'AJOUTER, SELON L'ÉTAT OU LE PAYS DE RÉSIDENCE.

GÉNÉRALITÉS

Responsabilités du navigateur

L'opérateur (pilote) est responsable de l'utilisation correcte et en toute sécurité du bateau ainsi que de la sécurité des personnes à bord et du public en général. Il est fortement recommandé que chaque pilote lise et comprenne la totalité du manuel avant d'utiliser le bateau.

S'assurer qu'au moins une autre personne à bord sache comment démarrer et faire fonctionner le moteur hors-bord et manœuvrer le bateau, au cas où le pilote ne serait plus en mesure de le faire.

Avant d'utiliser le bateau

Lire attentivement et comprendre ce manuel. Apprendre comment utiliser correctement le bateau. Pour toute question, contacter le revendeur.

Prudence, connaissance et bon sens permettent d'éviter les blessures et les dégâts matériels.

Ce manuel utilise les signalisations suivantes pour attirer l'attention sur des consignes de sécurité spéciales à respecter.

⚠ DANGER
Indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, causera des blessures graves, voire mortelles.

⚠ AVERTISSEMENT
Indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, pourrait causer des blessures graves, voire mortelles.

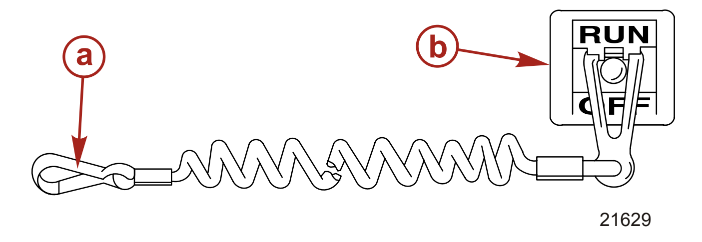
⚠ ATTENTION
Indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, pourrait causer des blessures mineures ou modérées.

AVIS
Indique une situation qui, si elle n'est pas évitée, pourrait causer la défaillance du moteur ou d'un composant essentiel.

Coupe-circuit d'urgence

L'objet d'un coupe-circuit d'urgence est d'arrêter le moteur chaque fois que le pilote s'éloigne suffisamment du poste de pilotage pour activer l'interrupteur (en cas d'éjection accidentelle, par exemple). Les moteurs hors-bord à barre franche et certaines unités à commande à distance sont équipés d'un coupe-circuit d'urgence. Un coupe-circuit d'urgence peut être installé comme accessoire : habituellement sur le tableau de bord ou sur le côté adjacent au poste de pilotage.

Le cordon est d'une longueur habituellement comprise entre 122 et 152 cm lorsqu'il est étendu au maximum, avec un élément à l'une de ses extrémités conçu pour être introduit dans le contacteur et un mousqueton à l'autre extrémité à attacher au pilote. Au repos, le cordon est enroulé sur lui-même pour éviter qu'il ne s'enchevêtre avec les objets alentour. Sa longueur étendue est telle qu'elle permet au pilote de se déplacer dans une certaine zone autour du poste de pilotage sans risquer d'activer accidentellement le système. Si le pilote souhaite raccourcir le cordon, il peut l'enrouler autour de son poignet ou de sa jambe, ou y faire un nœud.



- **a -** Cordon de coupe-circuit d'urgence
- **b -** Coupe-circuit d'urgence

Lire ci-après les **Consignes de sécurité importantes**.

Consignes de sécurité importantes : L'objet du coupe-circuit d'urgence est d'arrêter le moteur lorsque le pilote s'éloigne suffisamment du poste de pilotage pour activer l'interrupteur. Ceci se produit si le pilote tombe accidentellement par-dessus bord ou se déplace dans le bateau à une distance suffisante de son poste. Une chute par dessus bord ou une éjection accidentelle sont des risques plus fréquents sur certains types de bateaux, tels que les bateaux pneumatiques à flancs bas, les bateaux de pêche au lancer, les bateaux haute performance et les bateaux de pêche légers et au comportement sensible, contrôlés par une barre franche. La chute par-dessus bord et les éjections accidentelles sont aussi la conséquence de mauvaises pratiques d'utilisation, telles que le fait de s'asseoir sur le dossier du siège ou sur le plat-bord à des vitesses de déjaugeage, de rester debout à des vitesses de déjaugeage, de s'asseoir sur des plates-formes de bateau de pêche élevées, de naviguer à des vitesses de déjaugeage dans des eaux peu profondes ou comportant de nombreux obstacles, de relâcher le volant ou la barre franche qui tire dans une direction, de boire de l'alcool ou de consommer des drogues ou d'effectuer des manœuvres risquées à haute vitesse.

Le coupe-circuit d'urgence permet d'arrêter le moteur instantanément mais le bateau continue d'avancer pendant un certain temps, selon la vitesse et l'angle du virage amorcé au moment de l'activation du dispositif. Le bateau n'effectuera cependant pas un cercle complet. Lorsque le bateau se déplace sur sa lancée, il peut causer des blessures, aussi graves que s'il était en prise, à quiconque se trouve sur sa trajectoire.

Il est vivement recommandé d'informer les autres passagers des principes de démarrage et de fonctionnement du moteur au cas où une situation d'urgence se présenterait (par ex. si l'opérateur est éjecté accidentellement).

⚠ AVERTISSEMENT

Si le pilote tombe par dessus bord, arrêter immédiatement le moteur pour réduire le risque de blessures graves, voire mortelles, résultant d'un heurt avec le bateau. Toujours connecter correctement le pilote au coupe-circuit d'urgence à l'aide d'un cordon de raccordement.

⚠ AVERTISSEMENT

Éviter les blessures graves, voire mortelles, causées par les forces de décélération résultant d'une activation accidentelle ou involontaire de l'interrupteur. Le pilote du bateau ne doit jamais quitter son poste sans s'être d'abord déconnecté de l'interrupteur d'arrêt d'urgence.

Il est également possible que l'interrupteur soit activé accidentellement ou involontairement au cours du fonctionnement normal. Ceci peut causer l'une, ou toutes, les situations dangereuses potentielles suivantes :

- Interruption soudaine du déplacement en avant du bateau susceptible d'entraîner une projection vers l'avant des occupants, notamment de ceux qui se trouvent à la proue et qui risquent d'être éjectés par-dessus bord et heurtés par l'embase ou l'hélice.
- Perte de puissance et de contrôle de la direction en cas de mer agitée, de courants forts ou de vents violents.
- Perte de contrôle lors de l'amarrage.

MAINTENIR LE COUPE-CIRCUIT D'URGENCE ET LE CORDON DU COUPE-CIRCUIT D'URGENCE EN BON ÉTAT DE FONCTIONNEMENT

Avant chaque utilisation, vérifier que le coupe-circuit d'urgence fonctionne correctement. Mettre le moteur en marche et l'arrêter en tirant sur le cordon du coupe-circuit d'urgence. Si le moteur ne s'arrête pas, faire réparer l'interrupteur avant d'utiliser le bateau.

Avant chaque utilisation, inspecter le cordon du coupe-circuit d'urgence pour vérifier qu'il est en bon état et qu'il ne présente aucun signe de cassure, de coupure ou d'usure. Vérifier que les clips aux extrémités du cordon sont en bon état. Remplacer tout cordon de coupe-circuit d'urgence endommagé ou usé.

Protection des baigneurs

EN CROISIÈRE

Il est très difficile pour une personne se tenant dans l'eau ou flottant de prendre une action rapide pour éviter un bateau navigant dans sa direction, même à vitesse lente.



Toujours ralentir et assurer une veille constante lors de la navigation dans les endroits où des personnes risquent de se trouver dans l'eau.

Chaque fois qu'un bateau se déplace au point mort/ralenti, l'eau exerce une force suffisante sur l'hélice pour que cette dernière tourne. Cette rotation au point mort peut causer des blessures graves.

LORSQUE LE BATEAU EST IMMOBILE

⚠ AVERTISSEMENT
Une hélice qui tourne, un bateau en mouvement ou un dispositif solide fixé au bateau peuvent causer des blessures graves, voire mortelles, aux nageurs. Arrêter immédiatement le moteur lorsque le bateau se trouve à proximité de baigneurs.

Passer au point mort et arrêter le moteur hors-bord avant de laisser les passagers se mettre à l'eau ou nager à proximité du bateau.

Saut des vagues ou du sillage

Le passage de vagues ou de sillages par les bateaux de plaisance fait partie de la navigation. Cependant, si cette activité est réalisée à une vitesse suffisante pour forcer tout ou partie de la coque du bateau hors de l'eau, certains risques se présentent, particulièrement lorsque le bateau reprend contact avec l'eau.



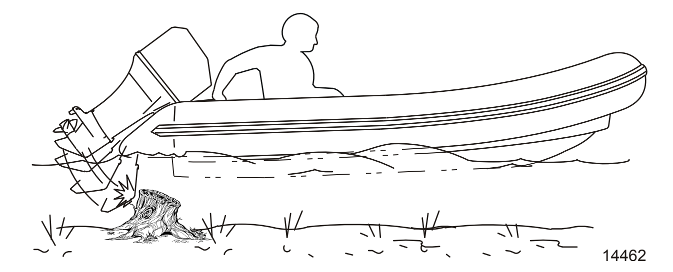
Veiller avant tout particulièrement à ce que le bateau ne change pas de direction au milieu d'un saut. Dans de tels cas, il risque de virer soudainement dans un sens ou dans l'autre lorsqu'il reprend contact avec l'eau. Un tel changement de direction brusque peut projeter les occupants hors de leur siège ou par-dessus bord.

⚠ AVERTISSEMENT
Le saut des vagues ou du sillage peut provoquer des blessures graves, voire mortelles, aux occupants qui peuvent être projetés à l'intérieur ou hors du bateau. Dans la mesure du possible, éviter les sauts de vagues ou de sillages.

Le saut de vagues ou de sillages présente un autre risque moins courant. Si la proue du bateau pique suffisamment lorsque le bateau est projeté dans l'air, elle peut s'enfoncer dans l'eau et y demeurer pendant un moment. Le bateau s'arrête alors quasiment sur-le-champ, risquant de projeter ses occupants vers l'avant. Le bateau peut aussi virer soudainement d'un côté ou de l'autre.

Impact avec des obstacles et objets immergés

Réduire la vitesse et faire preuve de prudence lors de la navigation dans des eaux peu profondes ou des zones où la présence d'obstacles immergés, qui pourraient être heurtés par le moteur hors-bord ou le fond du bateau, est suspectée. **La meilleure manière de réduire les risques de blessures ou de dommages provoqués par un objet flottant ou immergé est de contrôler la vitesse du bateau. Dans de telles conditions, maintenir le bateau à une vitesse de déjaugeage minimale de 24 à 40 km/h .**



Le heurt d'un objet flottant ou immergé peut provoquer les dommages suivants :

- Tout ou partie du moteur hors-bord peut se détacher et être projeté dans le bateau.
- Le bateau peut changer de cap soudainement et projeter les passagers hors de leur siège ou par-dessus bord.

- Une décélération rapide qui risque de projeter les passagers hors de leur siège ou par-dessus bord.
- Dommages provoqués par des chocs au niveau du bateau et du moteur hors-bord.

Garder à l'esprit que la meilleure manière de réduire les risques de blessures ou de dommages matériels lors d'un impact est de contrôler la vitesse du bateau. Cette dernière doit être maintenue à une vitesse de déjaugeage minimale lors de la navigation dans des eaux où les obstacles immergés sont fréquents.

Après avoir heurté un objet immergé, arrêter le moteur aussi vite que possible et l'examiner afin de s'assurer qu'aucune pièce n'est lâche ni cassée. En cas de dommages avérés ou soupçonnés, confier le moteur hors-bord à un revendeur agréé pour une inspection complète et une réparation.

Le bateau doit aussi faire l'objet d'une vérification à la recherche de toute rupture de la coque ou du tableau arrière ou de fuites d'eau.

Le fait d'utiliser un moteur hors-bord endommagé peut causer des dommages supplémentaires à d'autres pièces du moteur hors-bord ou affecter le contrôle du bateau. S'il est nécessaire de continuer à l'utiliser, le faire à vitesse réduite.

⚠ AVERTISSEMENT
L'utilisation d'un bateau ou d'un moteur endommagés par impact peut causer des dommages ainsi que des blessures graves, voire mortelles. Si le bateau subit un impact quelconque, faire inspecter et réparer le bateau ou l'ensemble de propulsion par un revendeur Mercury Marine agréé.

Émissions d'échappement

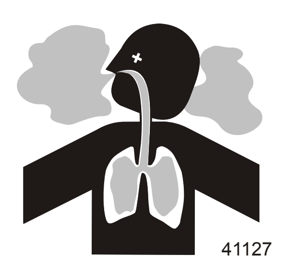
FAIRE ATTENTION À L'INTOXICATION À L'OXYDE DE CARBONE

L'oxyde de carbone (CO) est un gaz mortel présent dans les fumées d'échappement de tous les équipements à combustion interne, notamment les moteurs de bateaux et les générateurs alimentant les accessoires de ces derniers. Le CO en soi est inodore, incolore et insipide, mais toute perception olfactive ou gustative de l'échappement du moteur indique une inhalation de CO.

Les premiers symptômes d'intoxication à l'oxyde de carbone, proches de ceux du mal de mer ou d'un empoisonnement, comprennent des maux de tête, des vertiges, une somnolence et des nausées.

⚠ AVERTISSEMENT
L'inhalation des gaz d'échappement du moteur peut être à l'origine d'un empoisonnement à l'oxyde de carbone, ce qui peut entraîner une perte de connaissance, des lésions cérébrales, voire le décès. Éviter toute exposition à l'oxyde de carbone. **Ne pas s'approcher des zones d'échappement lors du fonctionnement du moteur. Lorsque le bateau est amarré ou en mer, veiller à maintenir une bonne ventilation du bateau.**

NE PAS S'APPROCHER DES ZONES D'ÉCHAPPEMENT


41127

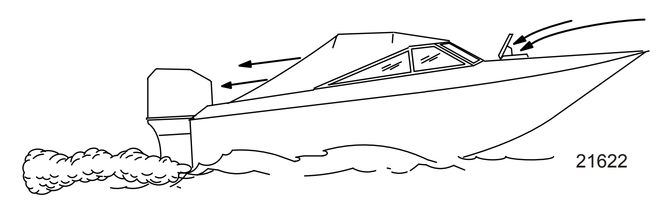
GÉNÉRALITÉS

Les gaz d'échappement du moteur contiennent de l'oxyde de carbone nocif. Éviter les zones où se concentrent les gaz d'échappement du moteur. Lorsque les moteurs tournent, interdire aux nageurs de s'approcher du bateau et ne pas s'asseoir, s'allonger ou se tenir sur les plates-formes de plongée ou les échelles de coupée. En mer, ne laisser aucun passager à se placer juste derrière le bateau (traction au niveau de la plate-forme, « teak/body surfing »). Une telle pratique est extrêmement périlleuse, plaçant les individus à un endroit à forte concentration en gaz d'échappement et à haut risque en raison des blessures pouvant être causées par l'hélice du moteur.

BONNE VENTILATION

Aérer l'habitacle, ouvrir les rideaux latéraux ou les écoutilles avant pour évacuer les émanations.

Exemple de circulation suffisante d'air dans le bateau :

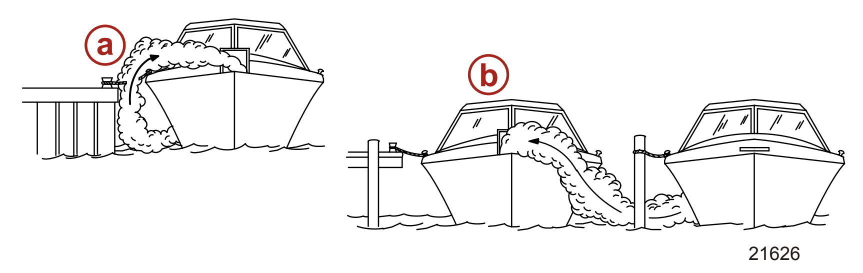


VENTILATION INSUFFISANTE

Dans certaines conditions de marche ou en présence de vents, du monoxyde de carbone peut s'accumuler dans des cabines ou des cockpits fermés ou bâchés dont l'aération est insuffisante. Installer un ou plusieurs détecteurs de monoxyde de carbone dans le bateau.

Dans de rares cas, par mer très calme, les nageurs et les passagers qui se trouvent sur le pont d'un bateau stationnaire dont le moteur tourne ou à proximité d'un moteur en marche, peuvent être exposés à un niveau dangereux de monoxyde de carbone.

1. Exemples de ventilation insuffisante sur un bateau stationnaire :



a - Moteur en marche lorsque le bateau est amarré dans un espace confiné

b - Amarrage à proximité d'un autre bateau dont le moteur tourne

2. Exemples de ventilation insuffisante sur un bateau en mouvement :



- **a -** Angle de relevage de la proue trop élevé
- **b -** Fonctionnement du bateau avec les écoutilles avant fermées (aspiration à l'intérieur des gaz d'échappement)

Recommandations pour une navigation en toute sécurité

Um die Gewässer sicher genießen zu können, sollten Sie sich mit örtlichen und allen anderen geltenden Schifffahrtsregeln und -vorschriften vertraut machen und die folgenden Vorschläge beachten.

Kennen und achten Sie alle Schifffahrtsregeln und -gesetze.

- Wir empfehlen, dass alle Fahrer eines Motorboots einen Kurs über Bootssicherheit absolvieren. In den USA bieten die Unterabteilung der US Küstenwache, die Power Squadron, das Rote Kreuz und die staatliche oder lokale Wasserschutzpolizei solche Kurse an. Nähere Informationen erhalten Sie in den USA bei der Boat U.S. Foundation unter 1-800-336-BOAT (2628).

Sicherheitsprüfungen und vorgeschriebene Wartungsarbeiten durchführen.

- Einen regelmäßigen Wartungsplan einhalten und sicherstellen, dass alle Reparaturen ordnungsgemäß ausgeführt werden.

Sicherheitsausstattung an Bord überprüfen.

- Voici quelques conseils concernant le type d'équipement de sécurité à embarquer :
  - ☐ extincteurs agréés ;
  - ☐ dispositifs de signalisation : lampe de poche, fusées éclairantes, pavillon et sifflet ou avertisseur sonore ;
  - ☐ outils nécessaires pour les petites réparations ;
  - ☐ ancre et ligne d'ancrage de rechange ;
  - ☐ pompe de cale manuelle et bouchons de vidange de rechange ;
  - ☐ eau potable ;
  - ☐ radio ;
  - ☐ pagaie ou rame ;
  - ☐ hélice et moyeux de poussée de rechange et clé appropriée ;
  - ☐ trousse et consignes de premiers secours ;
  - ☐ récipients de remisage étanche ;
  - ☐ équipement de manœuvre, piles, ampoules et fusibles de rechange ;
  - ☐ compas et carte ou carte marine de la région ;
  - ☐ gilet de sauvetage individuel (un par personne à bord).

Auf Zeichen eines Wetterumschwungs achten und Bootsfahrten bei schlechtem Wetter und schwerem Seegang vermeiden.

Jemanden über das Ziel der Fahrt und den voraussichtlichen Zeitpunkt der Rückkehr informieren.

Einsteigen von Passagieren.

- Wenn Passagiere ein- oder aussteigen oder sich in der Nähe des Bootshecks befinden, muss der Motor immer abgestellt werden. Es reicht nicht aus, den Antrieb nur in die Neutralstellung zu schalten.

Rettungshilfen verwenden.

- La loi fédérale des États-Unis exige la présence d’un gilet de sauvetage (dispositif de flottaison individuel) agréé par les garde-côtes, de taille correcte et facilement accessible pour toute personne à bord, ainsi que celle d’un coussin flottant ou d’une bouée à lancer. Il est vivement recommandé que toutes les personnes à bord portent constamment un gilet de sauvetage.

Andere Personen mit der Bootsführung vertraut machen.

- Mindestens eine weitere Person an Bord muss mit den Grundlagen für den Start und Betrieb des Motors und dem Umgang mit dem Boot vertraut gemacht werden, um einspringen zu können, falls der Fahrer betriebsunfähig wird oder über Bord fällt.

Das Boot nicht überlasten.

- La plupart des bateaux sont classés et certifiés pour une capacité de charge nominale maximale (poids) (se reporter à la plaque de capacité du bateau). Connaître les limites de fonctionnement et de charge du bateau. Déterminer s’il conserve ses capacités de flottaison une fois rempli d’eau. En cas de doute, contacter le revendeur agréé Mercury Marine ou le constructeur du bateau.

Sicherstellen, dass alle Bootsinsassen ordnungsgemäß auf einem Sitzplatz sitzen.

- Ne laisser personne s’asseoir sur une partie du bateau qui n’est pas prévue pour cet usage, à savoir : les dossiers des sièges, les plats-bords, le tableau arrière, la proue, les ponts, les fauteuils de pêche surélevés et tout fauteuil de pêche pivotant. Ne laisser aucun passager s'asseoir ou monter sur des parties quelconques du bateau où une accélération inattendue, un arrêt soudain, une perte imprévue du contrôle ou un mouvement soudain du bateau pourraient entraîner l’éjection d’un passager par-dessus bord ou sa projection dans le bateau même. S’assurer que tous les passagers ont une place attitrée et qu’ils y sont assis avant tout déplacement du bateau.

Ne pas naviguer sous l'influence d'alcool ou de stupéfiants. La loi l'interdit.

- L'alcool ou et les stupéfiants peuvent altérer le jugement et réduisent de façon importante la capacité à réagir rapidement.

Mit dem Gebiet vertraut sein und alle gefährlichen Orte meiden.

Immer achtsam sein.

- Der Bootsführer ist gesetzlich dafür verantwortlich, Augen und Ohren offen zu halten, um mögliche Gefahren rechtzeitig zu erkennen. Er muss insbesondere nach vorne ungehinderte Sicht haben. Wenn das Boot mit mehr als Leerlaufdrehzahl oder Gleitfahrtübergangsdrehzahl betrieben wird, dürfen keine Passagiere, Ladung oder Anglersitze die Sicht des Bootsführers blockieren. Auf andere Boote, das Wasser und Ihr Kielwasser achten.

Ne jamais suivre un skieur nautique.

- Un bateau se déplaçant à 40 km/h rattrapera un skieur nautique tombé à l'eau 61 m devant lui en cinq secondes seulement.

Auf gefallene Wasserskifahrer achten.

- Wenn das Boot zum Wasserskifahren oder für ähnliche Aktivitäten genutzt wird, muss das Boot so zu gestürzten oder im Wasser liegenden Personen zurückfahren, dass diese sich immer auf der Fahrerseite befinden. Der Bootsführer muss gestürzte Wasserskifahrer stets im Auge behalten und darf auf keinen Fall rückwärts zu einer Person im Wasser fahren.

Unfälle melden.

GÉNÉRALITÉS

- Les pilotes de bateau sont légalement tenus de remplir un rapport d'accident de navigation auprès de leur autorité de police en matière de navigation quand le bateau est impliqué dans certains accidents de navigation. Un accident de navigation doit être signalé en cas de 1) décès avéré ou probable, 2) blessure nécessitant un traitement médical autre que de premiers secours, 3) dommages aux bateaux ou aux biens de tiers d'un montant supérieur à 500,00 $ ou 4) perte totale du bateau. Pour toute aide supplémentaire, contacter les forces de police locales.

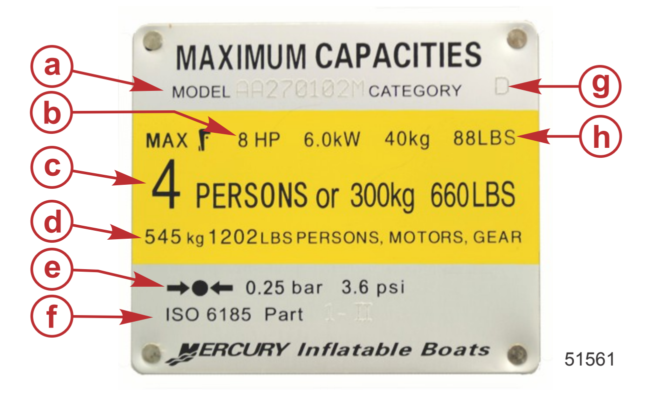
Spécifications

Description	Modèle			
	220/240	250/270	290/310	320/340
Poids brut – toile en PVC	37,0 kg	40,0 kg	43,0 kg	46,0 kg
Poids brut – toile en polyéthylène chlorosulfoné	38,0 kg	44,0 kg	48,0 kg	52,0 kg
Charge maximale	480 kg	545 kg	635 kg	670 kg
Puissance maximale du moteur	3,7 kW	6,0 kW	11,2 kW	14,9 kW
Poids maximal du moteur	30 kg	40 kg	60 kg	60 kg
Nombre maximal de passagers	3	4	4	5
Chambres à air	3 + quille + plancher	3 + quille + plancher	3 + quille + plancher	3 + quille + plancher
Longueur extérieure	220 cm	270 cm	290 cm	320 cm
Longueur de coque interne	145 cm	171 cm	206 cm	230 cm
Largeur extérieure	154 cm	154 cm	154 cm	154 cm
Largeur intérieure	72 cm	72 cm	72 cm	72 cm
Diamètre des flotteurs	40 cm	40 cm	40 cm	40 cm
Pression de gonflage recommandée des flotteurs	0,25 bar	0,25 bar	0,25 bar	0,25 bar
Pression de gonflage recommandée de la quille	0,25 bar	0,25 bar	0,25 bar	0,25 bar
Pression de gonflage recommandée du plancher	0,76 bar	0,76 bar	0,76 bar	0,76 bar
Plancher	Plancher pneumatique	Plancher pneumatique	Plancher pneumatique	Plancher pneumatique
Catégorie de conception du bateau	D	D	C	C
Norme ISO 6185, Parties	1-II	2-V	2-V	2-V
Toile des flotteurs	PVC ou polyéthylène chlorosulfoné	PVC ou polyéthylène chlorosulfoné	PVC ou polyéthylène chlorosulfoné	PVC ou polyéthylène chlorosulfoné
Toile de la carène/quille	Identique à la toile des flotteurs	Identique à la toile des flotteurs	Identique à la toile des flotteurs	Identique à la toile des flotteurs

Description	Modèle			
	220/240	250/270	290/310	320/340
Toile du plancher pneumatique	PVC	PVC	PVC	PVC

Plaque du constructeur

La plaque du constructeur est située sur la partie intérieure du tableau arrière.



51561

- a - Numéro de modèle
- b - Puissance maximale du moteur hors-bord
- c - Nombre maximal de passagers
- d - Capacité de charge maximale – passagers + moteur hors-bord + réservoir de carburant et équipement
- e - Pression de gonflage des chambres à air
- f - Norme ISO 6185, Partie (consulter les informations générales qui suivent)
- g - Catégorie de conception du bateau – consulter le tableau suivant
- h - Poids maximal du moteur hors-bord

Catégorie de conception du bateau – le tableau suivant illustre le type de navigation pour lequel le bateau a été conçu et fabriqué.

Catégories de conception du bateau	Navigation	Force des vents et hauteur des vagues
A	Océan	Conçu pour de longs voyages dont les conditions peuvent dépasser des vents de force 8 sur l'échelle de Beaufort et des hauteurs de vagues de 4 m et plus.
B	Au large	Conçu pour des voyages au large dont les conditions peuvent inclure des vents de force 8 sur l'échelle de Beaufort et des hauteurs de vague de 4 m .
C	Littoral	Conçu pour des voyages en eaux côtières, dans de grandes baies, des estuaires, des lacs et des rivières dont les conditions peuvent inclure des vents de force 6 sur l'échelle de Beaufort et des hauteurs de vague de 2 m .
D	Eaux abritées	Conçu pour des voyages en eaux côtières abritées, dans de petites baies, de petits lacs, des rivières et des canaux dont les conditions peuvent inclure des vents de force 4 sur l'échelle de Beaufort et des hauteurs de vague de 0,5 m .

Norme ISO 6185 Partie – la norme ISO 6185, Partie Catégories, définit la puissance nominale du bateau. Le tableau suivant indique ces puissances nominales.

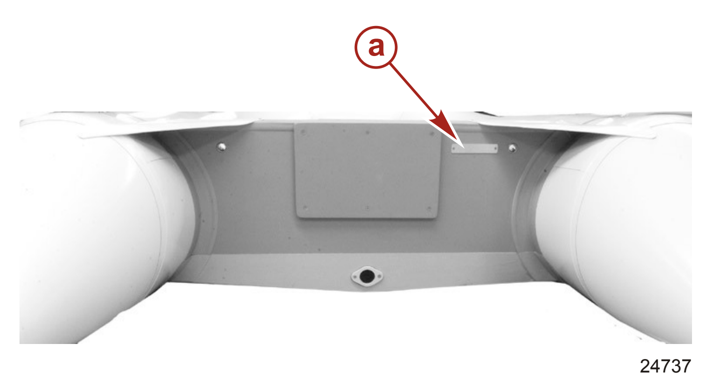
GÉNÉRALITÉS

Norme ISO 6185, Partie Catégories	Puissance nominale du bateau à moteur
1re partie : Type II	Bateaux à moteur d'une puissance maximale de 4,5 kW
2e partie : Type V	Bateaux à moteur de 4,5 à 15 kW
3e partie : Type VII	Bateaux à moteur de 15 kW et plus

COMPOSANTS DU BATEAU

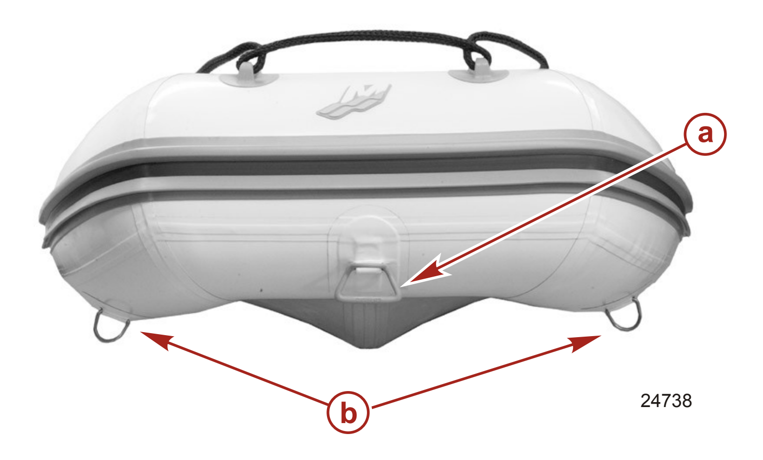
Emplacement des composants

VUE ARRIÈRE



a - Numéro d'identification de la coque (HIN)

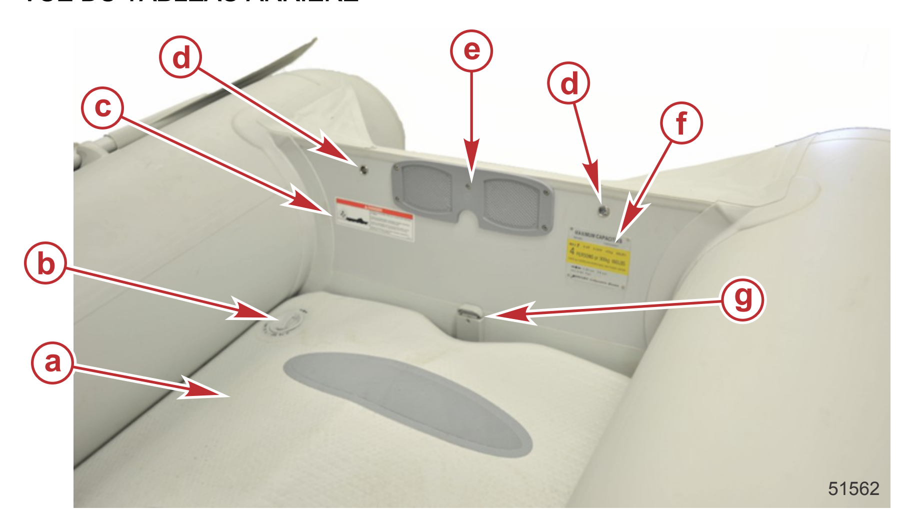
VUE DE FACE



a - Poignée de portage
b - Anneaux de remorquage

COMPOSANTS DU BATEAU

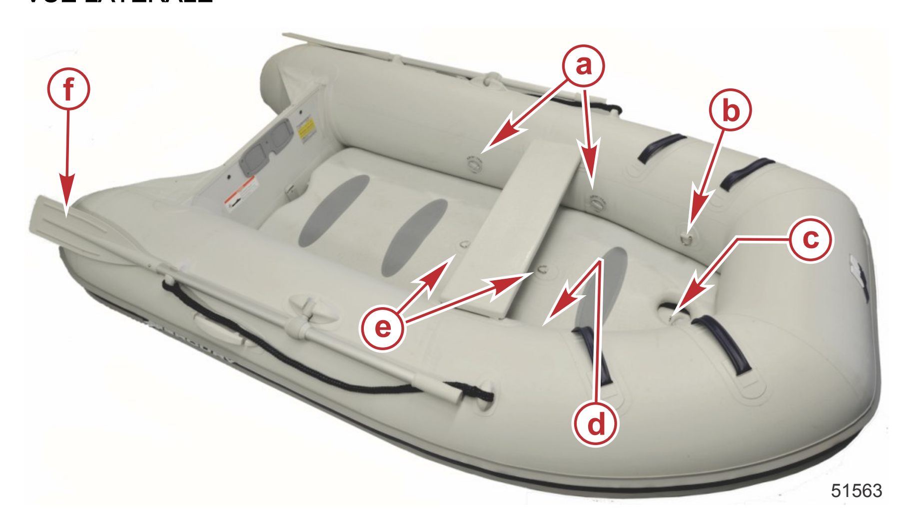
VUE DU TABLEAU ARRIÈRE



- **a -** Plancher gonflable
- **b -** Valve de la chambre à air du plancher pneumatique
- **c -** Autocollant
- **d -** Trous de remorquage
- **e -** Plaque du moteur
- **f -** Plaque du constructeur
- **g -** Robinet de vidange

COMPOSANTS DU BATEAU

VUE LATÉRALE



- a - Valves de chambre à air bâbord
- b - Anneaux d'amarrage
- c - Valve de chambre à air de la quille
- d - Valves de chambre à air tribord
- e - Anneaux d'amarrage
- f - Avirons

TRANSPORT

Remorquage du bateau

Utiliser une remorque qui soutiendra correctement la coque du bateau. Placer le bateau sur la remorque afin qu'il repose de façon stable sur les supports de la remorque.

Le bateau doit être correctement attaché à la remorque. Fixer le bateau à la remorque avec des sangles. Serrer fermement les sangles pour empêcher tout mouvement du bateau. Protéger les flotteurs afin qu'ils ne s'usent pas par frottement ou soient endommagés par les sangles.

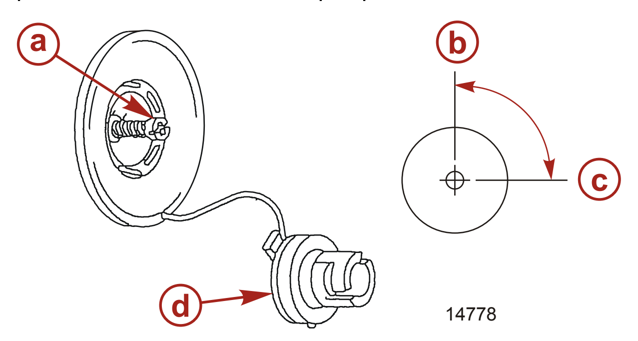
Remorquer le bateau lorsque le moteur hors-bord est abaissé en position verticale de fonctionnement.

Si la garde au sol est insuffisante, relever le moteur hors-bord à l'aide d'un dispositif de support de moteur hors-bord. Suivre les recommandations du revendeur local. Une garde au sol supplémentaire peut être nécessaire pour la traversée des voies ferrées, les allées de garage et en prévision des rebonds auxquels la remorque peut-être soumise.

Gonflage

AVIS
Un surgonflage peut causer la rupture des coutures ou des cloisons. Ne pas utiliser de l'air comprimé pour remplir les chambres à air.

IMPORTANT : Ne pas gonfler ou dégonfler une chambre à air à la fois. Lors du gonflage ou du dégonflage, maintenir une pression d'air équilibrée entre les chambres à air pour éviter les contraintes ou des dommages potentiels aux membranes internes qui séparent les chambres à air.



a - Tubulure de valve
b - Position fermée
c - Position ouverte
d - Capuchon de valve

REMARQUE : Pour mesurer la pression de gonflage, utiliser le manomètre fourni avec la pompe à air ou un manomètre similaire.

1. Gonfler d'abord les chambres à air latérales. Gonfler les chambres à air de la façon suivante :

REMARQUE : Installer le siège escamotable avant que le bateau ne soit complètement gonflé. Accrocher les brides situées au bas du siège dans les sangles en nylon des chambres à air latérales.

   a. Nettoyer une surface plate, propre et exempte d'objets coupants.
   b. Déplier et étaler le bateau à plat.
   c. Enlever les bouchons de valve en les faisant tourner d'un quart de tour dans le sens antihoraire.
   d. Vérifier que les tubulures de valve sont en position fermée. Appuyer sur la tubulure de valve et la faire pivoter en position fermée.
   e. Attacher l'adaptateur du tuyau d'air à la valve de gonflage.
   f. En commençant avec l'une des valves de gonflage, gonfler chaque chambre d'un quart. Répéter cette procédure pour remplir uniformément les chambres à air jusqu'à ce qu'elles atteignent la pression de gonflage recommandée de 0,25 bar .

FONCTIONNEMENT

***REMARQUE :** Toujours être conscient de la pression de gonflage des chambres à air. La pression de gonflage à l'intérieur des chambres à air augmente avec la température de l'air à l'intérieur des chambres à air, d'où les fluctuations de la pression de gonflage associées aux variations de la température de l'eau et des conditions météorologiques.*

Un bateau correctement gonflé peut subir une baisse de pression de gonflage lorsque la température diminue. Ajouter de l'air dans les chambres à air pour porter la pression de gonflage à la valeur recommandée.

En outre, un bateau correctement gonflé peut devenir surgonflé s'il est exposé en plein soleil ou si la température augmente. Dans un tel cas, dégonfler les chambres à air jusqu'au rétablissement de la pression de gonflage spécifiée.

2. Installer les côtés du plancher Air Deck® sous les chambres à air. Aligner le trou avant par-dessus la valve de gonflage de la quille.
3. Retirer le capuchon de la valve de la chambre à air de l'Air Deck® en le faisant tourner d'un quart de tour dans le sens antihoraire. Appuyer sur la tubulure de valve et la faire pivoter en position fermée.

   Attacher l'adaptateur du tuyau d'air à la valve de gonflage. Gonfler le plancher Air Deck® à la pression recommandée de 0,76 bar .
4. Après avoir gonflé le plancher Air Deck® , enlever le capuchon de la valve de la chambre à air de la quille en le faisant tourner d'un quart de tour dans le sens antihoraire. Appuyer sur la tubulure de valve et la faire pivoter en position fermée. Attacher l'adaptateur du tuyau d'air à la valve de gonflage. Gonfler la quille à la pression recommandée de 0,25 bar .
5. Après le gonflage, installer les bouchons de valve en les faisant tourner dans le sens horaire jusqu'à ce qu'ils soient serrés.

Fonctionnement du robinet de vidange

Le bateau pneumatique est équipé d'un robinet-vanne à lunette.



- **a -** Robinet-vanne à lunette
- **b -** Position ouverte
- **c -** Position fermée

FONCTIONNEMENT DU ROBINET DE VIDANGE

En route, faire glisser le robinet en position ouverte et l'eau s'évacue. La membrane intérieure empêche l'eau d'entrer dans le bateau. Une fois l'eau évacuée, faire glisser le robinet en position fermée.

FONCTIONNEMENT

Puissance du moteur hors-bord

Choisir un moteur hors-bord qui s'inscrive dans la plage de puissance et de poids maximal pour le bateau considéré. Consulter le tableau des spécifications dans ce manuel ou la plaque du constructeur sur le bateau pour connaître la puissance maximale et le poids maximal du moteur hors-bord.

Placer le moteur hors-bord sur la ligne centrale du tableau arrière. Fixer le moteur hors-bord au tableau arrière en observant les instructions de montage fournies avec le moteur ou obtenues auprès du constructeur du moteur hors-bord.

Vérifier que le moteur hors-bord est fixé fermement au tableau arrière avant chaque usage.

⚠ AVERTISSEMENT
Le dépassement de la puissance motrice maximale du bateau peut causer des blessures graves, voire mortelles. La surmotorisation du bateau peut affecter le contrôle et la flottabilité du bateau ; elle risque également de causer la rupture du tableau arrière. Ne pas installer un moteur qui excède la puissance motrice nominale maximale du bateau.

Liste de vérification préalable à l'utilisation

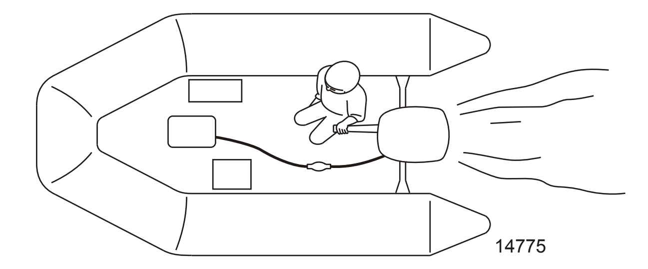
- Vérifier la pression de gonflage des chambres à air.
- Éliminer les obstructions éventuelles au robinet de vidange
- Vérifier que le moteur hors-bord est fixé fermement au tableau arrière.
- Connaître la capacité du réservoir de carburant et l'autonomie du moteur hors-bord.
- S'assurer que le coupe-circuit d'urgence du moteur hors-bord fonctionne correctement. Voir **Généralités – Coupe-circuit d'urgence.**
- S'assurer que le bateau n'est pas surchargé. Ne pas excéder le nombre maximal de passagers ou la capacité de charge. Consulter la plaque de capacité du bateau.
- Vérifier qu'il existe un dispositif individuel de flottaison homologué de taille correcte pour chaque passager et que ces dispositifs sont accessibles immédiatement. La loi l'oblige.
- Vérifier que des pagaies sont présentes dans le bateau en cas de panne du moteur.
- S'assurer que le pilote connaît les procédures de navigation et de fonctionnement en toute sécurité.
- Vérifier la présence d'une bouée de sauvetage ou un coussin de flottaison conçu pour être jeté à une personne à l'eau.
- Disposer les passagers et la charge sur le bateau de sorte que le poids soit uniformément réparti et que chacun soit assis sur un siège adapté ou sur le plancher. Voir **Chargement**.
- Montrer à au moins un passager les rudiments de la mise en marche du moteur, du pilotage et de la navigation, au cas où le pilote ne serait plus en mesure de le faire ou viendrait à tomber par-dessus bord.
- Informer quelqu'un de la destination et de l'heure prévue du retour.
- Ne pas naviguer sous l'influence d'alcool ou de stupéfiants. C'est illégal.
- Connaître les eaux et la zone de navigation : marées, courants, bancs de sable, rochers et autres dangers.

Chargement

IMPORTANT : Ne pas excéder le nombre maximal de passagers ou la capacité de charge du bateau. Consulter le tableau des caractéristiques dans ce livret ou la plaque du constructeur sur le bateau pour connaître le nombre maximal de passagers et la capacité de charge du bateau.

FONCTIONNEMENT

Disposer et répartir la charge uniformément dans le bateau pour mieux contrebalancer le poids du moteur hors-bord.

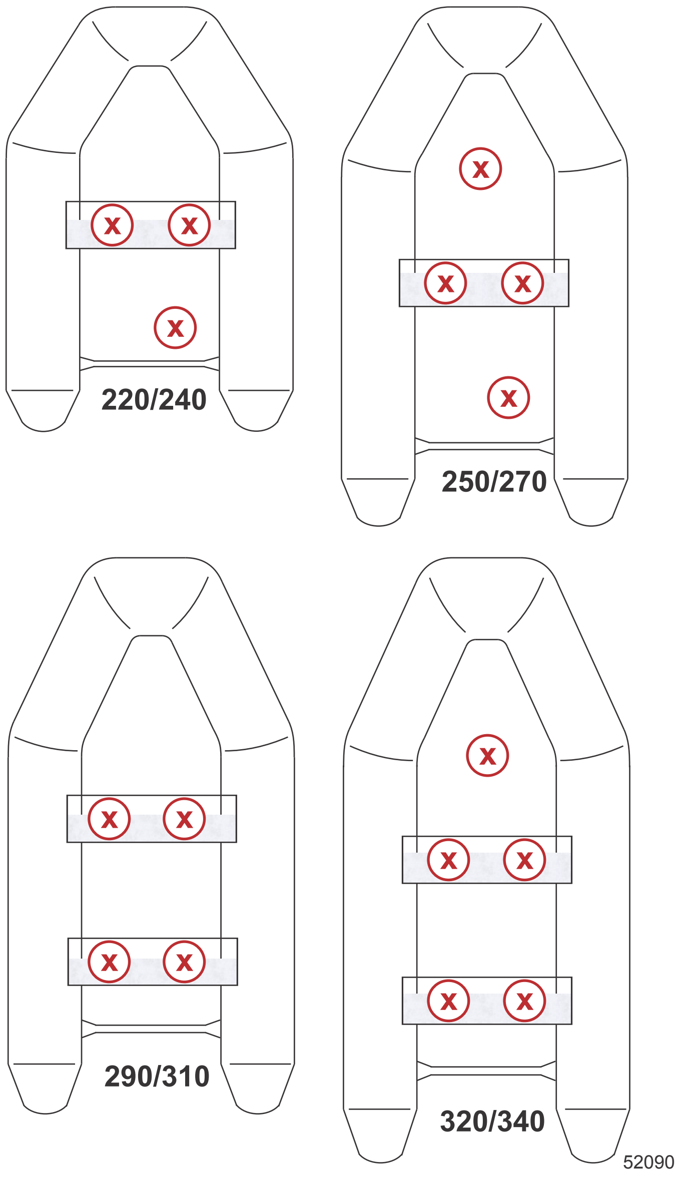


DISPOSITION DES PASSAGERS

Le fait de s'asseoir sur un flotteur lorsque le bateau est en route fait courir au passager le risque d'être éjecté en cas de virage serré ou par forte houle. Toute personne tombant d'un bateau en déplacement risque d'être heurtée par le moteur ou l'hélice.

Mercury recommande que le pilote et les passagers soient assis sur leurs sièges, à genoux ou assis à l'intérieur du bateau lorsqu'il est en route et qu'ils utilisent les poignées disponibles pour leur sécurité. Le pilote doit toujours utiliser le coupe-circuit d'urgence en cours de fonctionnement du bateau.

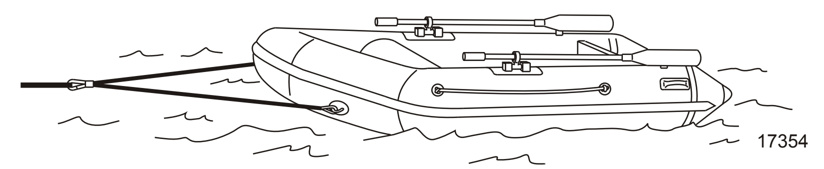
Répartir les passagers uniformément dans le bateau.



X = position de l'occupant

Remorquage

Si le bateau pneumatique doit être remorqué par un autre bateau, vider complètement le bateau pneumatique. Enlever le moteur hors-bord, le réservoir de carburant et l'équipement. Attacher une aussière entre les anneaux de remorquage pour former une patte d'oie. Attacher une aussière à cette patte d'oie et remorquer le bateau à petite vitesse.



Une chambre à air se dégonfle accidentellement

Si l'une des chambres à air se dégonfle accidentellement en cours de navigation, transférer le poids sur le côté opposé de la chambre à air dégonflée et mettre lentement le cap vers le rivage.

Échouage

Ne pas échouer le bateau au moteur ni le traîner sur des pierres, du sable ou du gravier au risque d'endommager la toile et/ou la coque.

Procédure de nettoyage

SURFACES EN TOILE

Gonfler les chambres à air. Nettoyer la toile avec de l'eau douce savonneuse. Rincer avec de l'eau douce et sécher complètement.

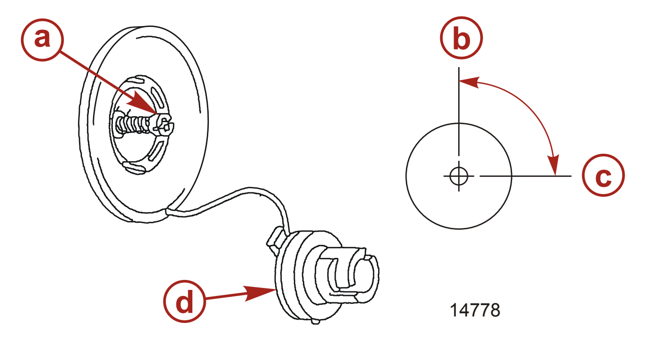
Ouvrir le robinet de purge. Utiliser un tuyau pour chasser les débris éventuels depuis l'intérieur. Laver l'intérieur, y compris le plancher Air Deck® avec de l'eau savonneuse. Éliminer tout débris du robinet de vidange. Rincer avec de l'eau douce et sécher complètement.

REMARQUE : Les déversements de carburant doivent être nettoyés immédiatement pour éviter d'endommager la toile et/ou le plancher Air Deck®.

IMPORTANT : Ne pas utiliser un agent de préservation du vinyle sur la toile des chambres à air. Les produits chimiques de ces agents de conservation pourraient dessécher la toile.

Dégonflage

IMPORTANT : Pour le dégonflage des chambres à air latérales, ne pas dégonfler une chambre à air à la fois. Lors du dégonflage, maintenir une pression d'air équilibrée entre les chambres à air pour éviter les contraintes ou des dommages potentiels aux membranes internes qui séparent les chambres à air.



- a - Tubulure de valve
- b - Position fermée
- c - Position ouverte
- d - Capuchon de valve

1. Retirer le capuchon de la valve – le faire tourner d'un quart de tour dans le sens antihoraire.
2. Appuyer sur la tubulure de valve et dégonfler la quille. Appuyer sur la tubulure de valve et faire tourner la tubulure d'un quart de tour dans le sens horaire pour verrouiller la valve en position ouverte.
3. Appuyer sur la tubulure de valve et dégonfler le plancher. Appuyer sur la tubulure de valve et faire tourner la tubulure d'un quart de tour dans le sens horaire pour verrouiller la valve en position ouverte.
4. Appuyer sur les tubulures de valve des chambres à air latérales afin de relâcher la pression d'air uniformément dans toutes les chambres à air. Appuyer sur la tubulure de valve et faire tourner la tubulure d'un quart de tour dans le sens horaire pour verrouiller la valve en position ouverte.

Instructions de pliage

1. Dégonfler le bateau et le plancher en observant les instructions pertinentes. Maintenir les valves de gonflage ouvertes et le plancher en position.
2. Retirer le siège, les avirons et tout équipement présent.
3. Plier les côtés dégonflés vers l'intérieur jusqu'à ce que les poignées de portage ou les dames de nage se rencontrent au milieu.

4. Plier le tableau arrière du bateau vers l'intérieur, puis plier les deux cônes arrière vers l'intérieur, par-dessus le tableau arrière.



5. En commençant par l'extrémité du tableau arrière, enrouler le bateau, du tableau arrière vers la proue.



RÉPARATIONS

Généralités sur les réparations

Le propriétaire du bateau peut effectuer des réparations mineures s'il observe les instructions fournies. Pour les déchirures ou perforations supérieures à 25 mm, ainsi que les cas où la rustine chevauchera une couture, faire appel à des réparateurs professionnels.

Le kit de réparation inclus avec le bateau consiste en un adhésif à un seul composant et ne doit être utilisé que pour les réparations d'urgence mineures.

Le matériau du bateau est une toile de PVC ou de polyéthylène chlorosulfoné. Veiller à utiliser l'adhésif et les rustines corrects pour la réparation de la toile.

IMPORTANT : Veiller à utiliser l'adhésif et les rustines corrects pour la réparation de la toile. L'adhésif et les rustines en PVC ne peuvent pas être utilisés sur de la toile en polyéthylène chlorosulfoné de même que l'adhésif et les rustines en polyéthylène chlorosulfoné ne peuvent pas être utilisés sur de la toile en PVC.

Réparation du plancher pneumatique

Le plancher pneumatique de tous les modèles est en toile de PVC. Les petites déchirures et perforations du plancher peuvent être réparées en utilisant des rustines en PVC et en suivant les instructions de réparation par rustine en toile de PCV. Voir **Réparation des chambres à air – toile de PCV.**

Réparation des chambres à air – toile en polyéthylène chlorosulfoné

⚠ AVERTISSEMENT
Éviter les risques de blessures graves, voire mortelles, que peuvent causer un incendie, une explosion ou un empoisonnement. Les colles et solvants utilisés pour la réparation des bateaux pneumatiques sont toxiques et très inflammables. À titre préventif, toujours travailler en plein air ou dans un endroit bien ventilé, à l'écart de flammes nues, d'étincelles ou d'appareils équipés de veilleuses. L'inhalation des vapeurs ou tout contact cutané peut nuire à la santé. Éviter d'inhaler les vapeurs et tout contact avec la peau et les yeux en portant un respirateur avec filtre au charbon ainsi que des vêtements de protection sur toutes les parties exposées du corps.

Le kit de réparation inclus avec le bateau consiste en un adhésif à un seul composant et ne doit être utilisé que pour les réparations d'urgence mineures. Pour une réparation permanente, utiliser un adhésif binaire en polyéthylène chlorosulfoné. Les rustines et l'adhésif binaire en polyéthylène chlorosulfoné sont disponibles auprès de Mercury Marine.

Les petites déchirures et perforations des chambres à air inférieures à 1 cm peuvent être réparées en cas d'urgence. Pour les déchirures ou les perforations plus importantes, ou si l'adhésif chevaucherait une couture, confier la réparation à un atelier de réparation de pneumatiques. Contacter un revendeur Mercury local pour l'atelier de réparation de pneumatiques le plus proche.

Pour un collage optimal des rustines, l'humidité ambiante doit être inférieure à 60 % et la température ambiante doit s'inscrire entre 18 °C et 25 °C et le bateau ne doit pas être exposé à la lumière directe du soleil.

Découper une rustine d'une taille suffisante pour qu'elle chevauche la surface endommagée de 38 mm de tous les côtés. Centrer la rustine sur la surface endommagée et tracer au crayon les contours de la rustine. Appliquer du ruban adhésif sur le périmètre de la surface endommagée afin d'obtenir un cordon d'adhésif serré et propre.

À l'aide de papier de verre de grain 100 ou d'une pierre ponce, frotter la surface endommagée ainsi que la surface de contact de la rustine. Pour le ponçage, il suffit d'éliminer la surface extérieure protectrice de la toile jusqu'à obtention d'un fini terne.

Nettoyer les surfaces poncées avec du toluène ou un solvant de nettoyage au toluène. Protéger la peau contre tout contact avec le solvant.

ADHÉSIF À UN SEUL COMPOSANT (RÉPARATIONS D'URGENCE UNIQUEMENT)

Suivre les instructions figurant sur le tube de l'adhésif.

RÉPARATIONS

ADHÉSIF BINAIRE

Mélanger une gâchée d'adhésif selon les instructions fournies avec l'adhésif. Protéger la peau contre tout contact avec l'adhésif. Lorsque l'adhésif est complètement mélangé, le laisser reposer quelques instants pour permettre l'activation du catalyseur. Un délai trop court entraînera une adhérence médiocre du produit à la toile.

Appliquer deux fines couches d'adhésif à l'aide d'un pinceau à soies courtes, d'un mouvement circulaire, sur la surface de réparation du bateau et sur la surface d'application de la rustine. Attendre que la première couche sèche complètement (environ 15 minutes) avant d'appliquer la deuxième couche. Laisser sécher la deuxième couche jusqu'à un état poisseux puis appliquer la rustine sur la surface endommagée préparée et appuyer fermement. À l'aide d'un objet lisse (le dos d'une cuillère, par exemple), éliminer les bulles d'air qui auraient pu être emprisonnées sous la rustine en procédant du centre de la rustine vers la périphérie.

Après avoir retiré le ruban adhésif, utiliser un solvant pour nettoyer l'excès de colle, puis placer un poids de 4 à 5 livres sur la rustine et laisser sécher pendant 24 heures avant de regonfler la chambre à air réparée.

Réparation des chambres à air – toile en PCV

⚠ AVERTISSEMENT

Éviter les risques de blessures graves, voire mortelles, que peuvent causer un incendie, une explosion ou un empoisonnement. Les colles et solvants utilisés pour la réparation des bateaux pneumatiques sont toxiques et très inflammables. À titre préventif, toujours travailler en plein air ou dans un endroit bien ventilé, à l'écart de flammes nues, d'étincelles ou d'appareils équipés de veilleuses. L'inhalation des vapeurs ou tout contact cutané peut nuire à la santé. Éviter d'inhaler les vapeurs et tout contact avec la peau et les yeux en portant un respirateur avec filtre au charbon ainsi que des vêtements de protection sur toutes les parties exposées du corps.

Le kit de réparation inclus avec le bateau consiste en un adhésif à un seul composant et ne doit être utilisé que pour les réparations d'urgence mineures. Pour une réparation permanente, utiliser un adhésif binaire conçu pour les toiles en PVC. L'adhésif binaire et les rustines pour toile en PVC sont disponibles auprès de Mercury Marine.

Les petites déchirures et perforations des chambres à air inférieures à 1 cm peuvent être réparées en cas d'urgence. Pour les déchirures ou les perforations plus importantes, ou si l'adhésif chevaucherait une couture, confier la réparation à un atelier de réparation de pneumatiques. Contacter un revendeur Mercury local pour l'atelier de réparation de pneumatiques le plus proche.

Pour un collage optimal des rustines, l'humidité ambiante doit être inférieure à 60 % et la température ambiante doit s'inscrire entre 18 °C et 25 °C et la toile doit être à l'abri de la lumière directe du soleil.

Découper une rustine suffisamment grande pour qu'elle chevauche la surface endommagée de 38 mm de tous les côtés. Centrer la rustine sur la surface endommagée et tracer au crayon les contours de la rustine. Appliquer du ruban adhésif sur le périmètre de la surface endommagée afin d'obtenir un cordon d'adhésif serré et propre.

Nettoyer la surface du bateau destinée à recevoir la rustine ainsi que la surface de contact de la rustine avec un solvant et un agent nettoyant au méthyléthylcétone. Protéger la peau contre tout contact avec le solvant. Après avoir appliqué du solvant, la surface ainsi traitée deviendra poisseuse. Cet état permet une bonne adhérence de la colle.

ADHÉSIF À UN SEUL COMPOSANT (RÉPARATIONS D'URGENCE UNIQUEMENT)

Suivre les instructions figurant sur le tube de l'adhésif.

ADHÉSIF BINAIRE

Mélanger une gâchée d'adhésif selon les instructions fournies avec l'adhésif binaire. Protéger la peau contre tout contact avec l'adhésif. Lorsque l'adhésif est complètement mélangé, le laisser reposer quelques instants pour permettre l'activation du catalyseur. Le non-respect de cette consigne entraînera une adhérence médiocre du produit à la toile.

RÉPARATIONS

Appliquer trois fines couches d'adhésif à l'aide d'un pinceau à soies courtes, d'un mouvement circulaire, sur la surface de réparation du bateau et sur la surface d'application de la rustine. Laisser chaque couche sécher de 5 à 10 minutes avant d'appliquer la couche suivante. Après l'application de la troisième couche, attendre 5 à 10 minutes puis appliquer la rustine sur la surface apprêtée et appuyer fermement. À l'aide d'un objet lisse (le dos d'une cuillère, par exemple), éliminer les bulles d'air qui auraient pu être emprisonnées sous la rustine en procédant du centre de la rustine vers la périphérie.

Après avoir retiré le ruban adhésif, placer un poids de 4 à 5 livres sur la rustine et laisser sécher pendant 24 heures avant de regonfler la chambre à air ainsi réparée.

ENTREPOSAGE

Préparation à l'entreposage

REMARQUE : Nettoyer et rincer le bateau à l'eau douce avant de l'entreposer à long terme. Voir ***Procédure de nettoyage****.*

IMPORTANT : Pour éviter la décoloration de la toile sous l'action des plantes marines ou de la pollution marine, ne pas entreposer le bateau à l'eau pendant des périodes prolongées.

Nettoyer la toile et le plancher gonflage du bateau en appliquant la **Procédure de nettoyage** de la section **Entretien** . Sécher complètement le bateau après l'avoir lavé.

Le bateau peut être entreposé gonflé ou dégonflé. Entreposer le bateau dans un endroit frais, sec et protégé de toute exposition excessive au soleil

Couvrir le bateau pour le protéger d'une exposition directe à la lumière du soleil lorsqu'il est entreposé à l'extérieur pour une longue période.

SERVICE APRÈS-VENTE

Service de réparation local

En cas de besoin, ramenez toujours votre hors-bord chez votre concessionnaire agréé local. Il est le seul à disposer des techniciens qualifiés, des connaissances, des outils et équipement spéciaux, et des pièces et accessoires d'origine nécessaires pour réparer votre moteur. Il connaît parfaitement votre moteur.

Réparations non locales

Si le propriétaire ne se trouve pas à proximité de son revendeur local et qu'un entretien doit être effectué, contacter le revendeur agréé le plus proche. Consulter les pages jaunes de l'annuaire téléphonique. Si, pour une quelconque raison, le propriétaire ne parvient pas à obtenir le service souhaité, contacter le centre de service après-vente Mercury Marine le plus proche.

Demandes d'informations relatives aux pièces et aux accessoires

Toutes les demandes concernant des pièces ou des accessoires de rechange d'origine doivent être adressées au revendeur agréé local. Ce dernier dispose des informations nécessaires pour commander les pièces et accessoires requis. Lors d'une demande relative à des pièces et accessoires, communiquer au revendeur les numéros de modèle et de série du moteur afin qu'il puisse commander les pièces appropriées.

Service après-vente

RÉPARATIONS LOCALES

Confier l'entretien du bateau équipé d'un moteur hors-bord Mercury à un revendeur agréé. Seuls les revendeurs agréés sont spécialistes des produits Mercury et disposent des mécaniciens formés en usine, de l'équipement et des outils spéciaux, ainsi que des pièces et accessoires Quicksilver d'origine, qui leur permettent d'effectuer un entretien correct du moteur.

REMARQUE : Les pièces et accessoires Quicksilver sont conçus et fabriqués spécifiquement par Mercury Marine pour les différents ensembles de propulsion.

RÉPARATIONS NON LOCALES

Si le propriétaire est éloigné de son revendeur local et qu'un entretien doit être effectué, contacter le revendeur agréé le plus proche. Si, pour une quelconque raison, aucun service ne peut être obtenu, contacter le centre d'entretien régional le plus proche. En dehors des États-Unis et du Canada, contacter le centre d'entretien Marine Power International le plus proche.

VOL DE L'ENSEMBLE DE PROPULSION

Si l'ensemble de propulsion venait à être volé, communiquer immédiatement aux autorités locales et à Mercury Marine les numéros de modèle et de série, ainsi que la personne à prévenir en cas de restitution. Une base de données contenant toutes ces informations est conservée par Mercury Marine afin d'aider les autorités et les revendeurs à retrouver les ensembles de propulsion volés.

ATTENTION REQUISE APRÈS IMMERSION

1. Avant la récupération, contacter un revendeur Mercury agréé.
2. Après la récupération, une opération d'entretien immédiate doit être effectuée par un revendeur Mercury agréé afin de limiter autant que possible les risques de dommages graves au moteur.

SERVICE APRÈS-VENTE

PIÈCES DE RECHANGE

⚠ AVERTISSEMENT
Éviter les risques d'incendie ou d'explosion. Les composants des systèmes électriques, d'allumage et du circuit d'alimentation en carburant des produits Mercury Marine sont conformes aux normes américaines et internationales visant à réduire les risques d'incendie ou d'explosion. Ne pas utiliser des composants de circuit électrique ou de circuit d'alimentation en carburant de remplacement non conformes à ces normes. Lors de l'entretien des circuits électriques et d'alimentation en carburant, installer et serrer correctement tous les composants.

Les moteurs marins sont conçus pour fonctionner à régime maximal, ou à un régime proche de celui-ci, pendant la plus grande partie de leur durée de vie. Ils sont également conçus pour fonctionner en eau douce comme en eau salée. Ces conditions requièrent de nombreuses pièces spéciales.

DEMANDES D'INFORMATIONS RELATIVES AUX PIÈCES ET AUX ACCESSOIRES

Adresser toutes questions relatives aux pièces ou aux accessoires de rechange Quicksilver à un revendeur agréé local. Celui-ci dispose des informations nécessaires à la commande des pièces et accessoires qu'il n'aurait pas en stock. Seuls les revendeurs agréés peuvent acheter des pièces et accessoires d'origine Quicksilver auprès de l'usine. Mercury Marine ne fournit pas les revendeurs non agréés ou les acheteurs au détail. Pour toute question concernant les pièces et accessoires, le revendeur a besoin de connaître **le modèle de moteur** et **les numéros de série** afin de commander les pièces correctes.

RÉSOLUTION D'UN PROBLÈME

La satisfaction des clients quant aux produits Mercury est importante pour le revendeur et nous-mêmes. En cas de problème, question ou préoccupation au sujet de l'ensemble de propulsion, contacter le revendeur agréé Mercury. Pour toute assistance supplémentaire :

1. contacter le directeur commercial ou le responsable du service entretien du revendeur. Contacter le propriétaire de l'établissement revendeur si le directeur commercial et le responsable du service entretien n'ont pas résolu le problème.
2. Toutes les questions et préoccupations restées sans réponses et tous les problèmes non résolus au niveau local doivent être adressés à un centre d'entretien de Mercury Marine. Mercury Marine s'efforcera de résoudre tous les problèmes avec le propriétaire et le revendeur.

Les informations suivantes seront demandées par le Service à la clientèle :

- nom et adresse du propriétaire ;
- Votre numéro de téléphone de jour
- Les numéros de modèle et de série de l'ensemble de propulsion
- nom et adresse du revendeur ;
- la nature du problème.

COORDONNÉES DU SERVICE À LA CLIENTÈLE DE MERCURY MARINE

Pour assistance, contacter un bureau local par téléphone, télécopieur ou par courrier. Pour toute correspondance écrite ou faxée, indiquer le numéro de téléphone auquel le propriétaire peut être joint pendant la journée.

États-Unis, Canada		
Téléphone	Anglais +1 920 929 5040 Français +1 905 636 4751	Mercury Marine W6250 W. Pioneer Road P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54936-1939
Télécopieur	Anglais +1 920 929 5893 Français +1 905 636 1704	
Site Web	www.mercurymarine.com	

SERVICE APRÈS-VENTE

Australie, Pacifique		
Téléphone	+61 3 9791 5822	Brunswick Asia Pacific Group 41–71 Bessemer Drive Dandenong South, Victoria 3175 Australie
Télécopieur	+61 3 9706 7228	

Europe, Moyen-Orient, Afrique		
Téléphone	+32 87 32 32 11	Brunswick Marine Europe Parc Industriel de Petit-Rechain B-4800 Verviers, Belgique
Télécopieur	+32 87 31 19 65	

Mexique, Amérique centrale, Amérique du Sud, Caraïbes		
Téléphone	+1 954 744 3500	Mercury Marine 11650 Interchange Circle North Miramar, FL 33025 États-Unis
Télécopieur	+1 954 744 3535	

Japon		
Téléphone	+81 72 233 8888	Kisaka Co., Ltd. 4-130 Kannabecho, Sakai-ku Sakai-shi, Osaka 590-0984, Japan
Télécopieur	+81 72 233 8833	

Asie, Singapour		
Téléphone	+65 65466160	Brunswick Asia Pacific Group T/A Mercury Marine Singapore Pte Ltd 29 Loyang Drive Singapour, 508944
Télécopieur	+65 65467789	

Commande de documentation

Avant de commander toute documentation, préparer les renseignements suivants relatifs à l'ensemble de propulsion :

Modèle		Numéro de série	
Puissance		Année	

ÉTATS-UNIS ET CANADA

Pour toute documentation supplémentaire relative à un ensemble de propulsion Mercury Marine, contacter le revendeur Mercury Marine le plus proche ou contacter :

Mercury Marine		
Téléphone	Télécopieur	Courrier
(920) 929-5110 (États-Unis uniquement)	(920) 929-4894 (États-Unis uniquement)	Mercury Marine Attn : Publications Department P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54935-1939

Contacter le centre de réparation agréé Mercury Marine le plus proche pour commander des documents supplémentaires relatifs à l'ensemble de propulsion concerné.

SERVICE APRÈS-VENTE

Photocopier ce formulaire et l'utiliser comme étiquette d'expédition.

Soumettre le formulaire de commande suivant avec le paiement à :	Mercury Marine Attn : Publications Department W6250 West Pioneer Road P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54936-1939
Expédier à :	
Nom	
Adresse	
Ville, État, Province	
ZIP ou code postal	
Pays	

Quantité	Élément	Numéro d'inventaire	Prix	Total
			.	.
			.	.
			.	.
			.	.
			.	.
			Total dû	.